

9 Agosto 95.

INFORME

emitido por la Junta de Agricultura, Industria y Comercio de la
provincia de Zamora, sobre condiciones en que se realiza la ad-
ministracion y trasporte de los ferro-carriles.



ZAMORA - IMPRENTA DE CONDE.

1877.

INFORME

emitido por la Junta de Agricultura, Industria y Comercio de la provincia de Zamora, sobre las condiciones en que se realiza la administracion y transporte de los ferro-carriles.

Los que suscriben, individuos de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio de esta provincia, han estudiado detenidamente, y en cumplimiento del encargo que de la misma recibieron, la cuestion relativa á la administracion y transporte de los ferro-carriles, y en su consecuencia tienen la honra de someter á su exámen algunas observaciones, rogando que si las considera atendibles, se sirva elevarlas á la Comision del Congreso de Señores Diputados, nombrada para emitir dictámen sobre tan importante asunto.

El problema es tan complejo, y su resolucion puede influir tanto en el desarrollo de la prosperidad y engrandecimiento de la Patria, que al dar el informe que se nos pide, lamentamos la pequeñez de nuestros conocimientos, pero la rectitud de nuestras intenciones y el buen deseo que nos animan suplirán ciertamente la ilustracion que nos falta.

Una de las causas que ha venido á aumentar los precios del transporte por los ferro-carriles, con grave daño del público, del comercio y de las mismas empresas, es la imprevision con que se hicieron los trazados de las líneas, y en prueba de ello nos permitiremos copiar las siguientes frases del luminoso informe que evacuó en 12 de Julio de 1864 la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos. *Las vias férreas construidas hasta ahora en España, distribuidas generalmente en varias direcciones radiales, y extendidas hasta las principales comarcas de nuestro litoral de ambos mares, son debidas en su mayor parte al esfuerzo de compañías, combinado con el poderoso auxilio que han recibido, y sin el cual puededecirse que ninguna de las grandes líneas se hubiera llevado á cabo; pero ni el conjunto de ellas, ni cada una en su total longitud, ha sido el producto de un estudio concienzudo de las necesidades que están destinadas á satisfacer. Se ha procedido sin un plan, con el que debieron concertarse todas las líneas, y por mas que no puede desconocerse que aun así han llenado hasta cierto punto su objeto, tampoco ignora nadie que algunas adolecen de graves defectos en la determinacion de sus direcciones; que se han cometido errores en el orden de preferencia con que otras se han subvencionado largamente por el Tesoro público, y que alguna hubiera podido quedar entregada á la industria privada.*

De suerte que las razones aducidas por tan docta Corporacion vienen á demostrar que las compañías han sido perjudicadas por los defectos de trazado, pues traduciéndose en aumento de distancia recorrida, que hace elevar proporcionalmente el precio de transporte, no ha podido el comercio desarrollarse en suficiente escala.

Las empresas ademas luchan con otro género de inconvenientes, que les ha sido sumamente ruinoso. Ávidas las provincias del establecimiento de ferro-carriles, se reunieron en todas las localidades numerosos datos estadísticos; y en cumplimiento de lo prevenido en el artículo 16 de la ley de 3 de Junio de 1855 se redactaron Memorias Descriptivas encomiando hasta la exageracion la riqueza del país, y el movimiento probable de viajeros y mercaderías. Mas el tiempo vino á demostrar, que en muchas líneas, apenas habia tráfico en bastante escala para sostener una explotacion que diera regular beneficio á los capitales invertidos.

La legislacion por otra parte ha impuesto á las compañías ciertas obligaciones que, limitadas en su origen, van quizás degenerando en abuso. Á imitacion de la ley Prusiana, las empresas transportan gratis el correo, y la Direccion del ramo se ha reservado el derecho de expedir billetes gratis á sus empleados para viajar por todas las líneas, cuando el servicio lo exige.

Copiando la ley Inglesa conducen los militares bajo las condiciones que determina el Re-

glamento de 9 de Octubre de 1867; y, trasladando artículos de diversas legislaciones extranjeras, se exigen otros sacrificios, que no necesitamos reseñar, porque mejor que nosotros les conoce la Comision del Congreso que está llamada á informar.

Por eso, y en testimonio de que nos guia la mas exstricta imparcialidad, deseamos que desaparezcan los gravámenes que pesan sobre las compañías, y que no estén completamente motivados: queremos que se facilite el tráfico y se remuevan los obstáculos que se opongan á su desenvolvimiento; y, siendo por último los ferro-carriles grandes *artérias*, pedimos la construccion de una vasta red de *venas* ó caminos ordinarios, que lleguen al interior de las zonas productoras, porque no es nunca caudaloso el rio que no recibe en su curso afluentes considerables.

Pero, tampoco hemos de desconocer que se ha establecido un verdadero antagonismo entre los empresas y el público: y, como por ambas partes se aducen pruebas, se presentan reclamaciones y se formulan quejas, nos haremos cargo de ellas para que las Córtes las aprecien en su justo valor.

Unas veces han pretendido las empresas que era exígua la subvencion que se otorgó; y, apenas se concibe que se hagan tales argumentos; pues, aparte de lo muchísimo que podríamos decir sobre las subvenciones, se nos permitirá tan solo que citemos tres ejemplos. En la subasta del ferro-carril de Palencia á Ponferrada se señaló como tipo para la subvencion la suma de 79 millones de reales, y un licitador se quedó con ella por 59: en otra, precisamente la de nuestro ferro-carril de Medina del Campo á Zamora, concedió la ley una subvencion de 33 millones y la rebajó el que obtuvo la concesion hasta 12 millones, ó cerca de las dos terceras partes; y en la subasta de la vía de Manzanares á Córdoba, que ofreció el Estado la suma de 92 millones como subvencion, hubo postor que la redujo hasta 27 millones de reales.

Dígame pues si las subvenciones han sido siempre exiguas.

En otros casos; como en 1865, acuden los tenedores extranjeros de acciones y obligaciones reclamando aumento de subvencion, ó la garantía de un *mínimum* de interés, fundándose en que se habian cometido errores en la redaccion de los documentos oficiales; pero, prescindiendo de que tomaron las obras bajo el pliego de condiciones incluido en el Real decreto de 15 de Febrero de 1856, cuyo art. 2.º dice que, *al aceptar la empresa el pliego de condiciones se entiende que ha verificado todos los cálculos y datos, sin reclamar gracia por los errores, imperfecciones y omisiones que puedan encontrarse*, hay motivos fundadísimos para creer que tales errores, no han existido; pues, tomando por ejemplo la línea del Norte, encontramos que en Mayo de 1858, es decir cuando llevaba 17 meses de trabajos, elevó el Crédito Moviliario una nota al Congreso de Diputados manifestando oficial y expontáneamente que habia comprobado, rectificado y estudiado definitivamente toda la línea; y sin embargo la compañía no habla de esos errores, porque de haber existido los hubiera expuesto dando la voz de alarma á los que la confiaban sus capitales.

Las empresas se han quejado tambien de la insuficiencia de las tarifas, y sin embargo haciendo aplicacion á la misma del Norte observamos que el Crédito Moviliario cedió el negocio á una nueva Compañía: y esta, que en 20 de Enero de 1859 reunió Junta general de accionistas dice lo siguiente en la memoria: *las tarifas concedidas por la ley al camino del Norte, pueden considerarse como ventajosas, si se aplican á los elementos estadísticos, que se han reunido con gran esmero, durante mas de un año, y que han sido comprobados por los Ingenieros.*

No negaremos que algunas líneas, y especialmente la citada del Norte, han mejorado mucho las condiciones técnicas en varios puntos, y particularmente en los pasos de la Brújula, Pancorbo y bajada de Alsásua; pero, aun haciendo caso omiso de los múltiples privilegios y exenciones que se concedieron á las empresas en el capítulo 4.º la ley de ferro-carriles, las Cortes ademas, despues de animadísimos debates, han remunerado siempre con largueza los sacrificios de las compañías, otorgándoles concesiones diversas, como las que abarca el Real Decreto de 29 de Diciembre de 1866, las de la ley de 5 de Julio de 1876, y otras varias que sería prolijo enumerar.

De intento hemos entrado en algunas apreciaciones acerca de las reclamaciones de las empresas, porque de seguro no serán las últimas, y tememos que reproducirán los argumentos si alguien se atreve á modificar la marcha que hoy llevan; y sin embargo, el pais lo exige; el comercio lo reclama; la ley lo manda.

Tanto se habla de los perjuicios que sufren las compañías de Ferro-carriles (que al fin y al cabo no son mas que grandes empresas industriales) que pudiera creerse es floreciente en España la situacion de las demas industrias. Si á las primeras se les dispensa eficaz auxilio, con igual derecho reclamarán las restantes, dando con esto lugar segun ha dicho un Diputado ilustre, al planteamiento del *socialismo práctico*. Téngase en cuenta que el Estado, es el labrador que paga los tributos; es el industrial que entrega una parte de sus ganancias para sostener las cargas públicas; es el comerciante que alimenta el tráfico en las vías férreas; y, si estas han hallado proteccion en los cuerpos Colegisladores, tambien confiamos fundadamente que encontrarán eco las repetidísimas quejas que el público ha elevado, tanto respecto de las tarifas hoy vigentes, como de los defectos del servicio de explotacion, puntos ambos de importancia y de los que sucesivamente nos proponemos tratar.

TARIFAS DE TRASPORTE.

La cuestion de tarifas está siendo origen de reclamaciones, porque el comercio experimenta perjuicios incalculables.

La ley citada de ferro-carriles previene en su art. 35 que pasados los primeros cinco años de hallarse en explotacion el ferro-carril, y despues de cinco en cinco años se procederá á la revision de las tarifas.

El art. 36 por otra parte dice que las empresas podrán en cualquier tiempo reducir los precios de las tarifas como tengan por conveniente, poniéndolo en conocimiento del Gobierno, y anunciando al público con la debida anticipacion las alteraciones que se hagan.

El art. 129 del Reglamento de 8 de Julio de 1859 exige que esas alteraciones se pongan en conocimiento del Gobierno con un mes de anticipacion; pero á consecuencia de varios abusos cometidos se dictó en 6 de Diciembre de 1866 una Real orden en que se exige la aprobacion prévia del Ministerio de Fomento, para que puedan empezar á regir las tarifas especiales y los contratos particulares. Mas, como se creyó que esta Real orden escedia de las facultades que incumben al Gobierno, que solo debe intervenir cuando se traspase el *máximum*, se anularon las reglas 9.^a, 10 y 11 por la Real orden del Ministerio de Fomento fecha 3 de Diciembre de 1868, y se autorizó á las empresas para poner en vigor las tarifas y contratos que considerasen convenientes, siempre que por medio de la inspeccion administrativa y mercantil, den conocimiento al Gobierno y á los Gobernadores de provincia, conforme á lo dispuesto en los artículos 128 y 129 del Reglamento de 8 de Julio de 1859. Y, en el caso de que á la sombra de esa autorizacion, se cometiese por dichas empresas algun abuso, se previno á los Inspectores que dieran el correspondiente parte al Ministerio de Fomento para que se tomen por el mismo las providencias á que haya lugar, exigiendo la mas estrecha responsabilidad por cualquier infraccion de la ley general ó Reglamento citado.

Por último, y en vista de la instancia promovida por la compañía concesionaria de los ferro-carriles de Ciudad-Real á Badajoz y de Almorchon á las minas de carbon de Belmez, se resolvió por orden de 25 de Enero de 1869 que los Inspectores administrativos y mercantiles autoricen por sí la aplicacion de las tarifas especiales con caracter provisional, ínterin transcurrido el plazo correspondiente se puedan aplicar como definitivas.

Bien se comprende que con legislacion tan varia no puede menos de surgir dificultades; pues las empresas, unas veces por necesidad, otras por conveniencia, y en ocasiones dadas para sostener la competencia con otras líneas, han modificado á cada paso las tarifas establecidas. De aquí resultan anomalías inconcebibles, y el comerciante mas avisado puede sufrir grandes perjuicios, si no atina con la combinacion más conveniente en la série laberíntica que tiene que aplicar. Así por ejemplo, Castilla no puede enviar sus trigos á Madrid, porque en esa direccion no hay mas tarifa aplicable que la general, y sus tipos son elevadísimos. Por la misma causa, una gran parte de las harinas que las provincias de Salamanca y Zamora mandan á Cataluña, siguen por la ruta de Madrid y Zaragoza, en lugar de marchar por Miranda que sería el camino mas corto. Y para que la contradiccion resulte aun mas palmaria, nos permitimos manifestar que en el notable informe presentado á la Junta de Agricultura de Madrid por uno de sus vocales, se han hecho constar varios datos importantes de los que solo extractaremos algunos.

La compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante tiene una tarifa de aplicacion que comprende diez clases, cuando la legal solo comprende cinco.

La sedería facturada en Alicante con destino á Madrid (455 kilómetros) paga 409,50 reales por tonelada; y facturada en el mismo Alicante con destino á Zaragoza (796 kilómetros) paga solo 199 reales segun tarifa especial.

Las alfombras desde Alicante á Madrid pagan 273 reales y desde Alicante á Zaragoza 199.

Los vinos desde la Roda á Madrid (243 kilómetros) pagan 133,65 reales, y desde la Roda á Calatayud (488 kilómetros) tan solo 122 reales por la tarifa especial.

Véase pues, si con razon el público se queja; dígase con imparcialidad si el comercio de buena fé tiene motivos para suponer que hay diferencias irritantes; y examinen las empresas si el tráfico puede adquirir un desarrollo suficiente.

El Gobierno no podia tampoco ser indiferente á tan reiterados clamores de la opinion justamente alarmada, pidiendo que se revisen las tarifas; que se cumpla la ley, y que á la vez se introduzcan las debidas reducciones, porque redundarán sin duda alguna en provecho de los intereses generales y de las empresas mismas. Por eso el Ministro de Fomento, secundando los nobles propósitos del Congreso de Señores Diputados sometió á exámen un proyecto que mereció la Real aprobacion en 13 de Agosto de 1876.

Por él se crea una Comision que estudie las tarifas legales que aplican las empresas de ferro-carriles en sus respectivas líneas, y con la facultad de reclamar directamente de todos los centros administrativos, cuantos datos considere necesarios para ilustrar la cuestion y llenar cumplidamente su cometido. Compuesta, segun el art. 1.^o de un Senador, un Diputado, el

Director de Obras públicas, un Inspector del Cuerpo de Caminos, dos individuos de las empresas y el Jefe del Negociado de Ferro-carriles, no podrá menos de ser acertada la solución que propongan, pues, á la vasta instruccion de las personas elegidas, se une el caudal de noticias que los centros pueden suministrar.

La mision de las Juntas de Agricultura, en el asunto de que se trata, se halla por tanto ya muy circunscripta, porque la Comision nombrada al efecto le ilustrará satisfactoriamente; pero creemos al propio tiempo necesario elevar nuestra voz, y cumplir el encargo que se nos habia dado; pues, al evacuar nuestro informe, siquiera sea en desaliñadas formas, nos haremos eco fiel de las aspiraciones y deseos de la agricultura, industria y comercio de esta provincia.

En la cuestion de tarifas, que es el punto que ahora nos ocupa, salta desde luego á la vista el exámen de las ventajas é inconvenientes que puede ofrecer el establecimiento de las uniformes.

El pretender que todas las compañías apliquen la misma tarifa para la misma mercancía, aunque al parecer es justo, es como si se obligase á que tengan igual precio en toda España los diversos objetos de comercio, y será siempre difícilísimo hallar una solución que satisfaga todas las exigencias del tráfico, y apreciar debidamente las innumerables combinaciones que pueden surgir. Hay líneas por ejemplo, que salvan grandes divisorias con pendientes fuertes y curvas reducidas, al paso que en otras las pendientes son suaves y las curvas de gran radio; de suerte que, á igualdad de tráfico, puede ser el tipo de transporte mas bajo en la segunda línea que en la primera, por ser tambien distintos los gastos de explotacion. Puntos habrá á la vez muy próximos en sentido horizontal, pero separados por un gran desnivel que exige considerable desarrollo; y, si el ferro-carril ha de prosperar, si ha de sostener la competencia que puede quizás hacerle un camino ordinario, será necesario que la empresa modifique la tarifa.

Son pues innegables las dificultades que lleva consigo el fijar tarifas uniformes; y sin embargo son tantas ó mayores las que origina la diversidad, porque las especiales, las diferenciales, las combinadas y los contratos particulares, se prestan al abuso; no están al alcance de todas las personas que se dedican al comercio, y producen en el público una impresion desagradable constituyendo en general un privilegio que se concede á lo menos con perjuicio de los más, y por todas estas circunstancias pedimos la *unificacion*.

El sistema que proponemos ni es nuevo, ni debe ser absurdo, cuando la ley de 4 de Junio de 1863 autorizó al Gobierno para que oyendo al Consejo de Estado, Cuerpos Consultivos y empresas interesadas uniforme las tarifas de precios máximos de peaje y transporte de los ferro-carriles, cuyas concesiones se otorgaron antes de la ley de 3 de Junio de 1855, y en el artículo 2.º se le autorizó igualmente para unificar las condiciones de percepcion de las tarifas de los ferro-carriles de que sea concesionaria una misma compañía, y por último se previno que las empresas que reduzcan las tarifas de mercancías no pueden subirlas de nuevo hasta que haya transcurrido un año, á contar desde la fecha en que empezára á regir la reduccion.

Como aplicacion de esta ley se aprobaron por Real decreto de 9 de Noviembre de 1864 las tarifas uniformes de precios máximos de peaje y transporte para los ferro-carriles de que era concesionaria en aquella época la compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante; y por eso insistimos en la idea de que se unifiquen todas haciendo además una adicion á nuestra súplica.

Ya sean uniformes, ya variadas (si por cualquier circunstancia fuese imposible la unidad) es indispensable que el público conozca en detalles la disposicion de las tarifas que aplican las diversas líneas; y, así como el indicador mensual espresa bien lo concerniente al transporte de viajeros, conviene que se publique con todas las aclaraciones posibles lo que atañe al transporte de mercancías.

Espuestas las observaciones anteriores, casi debiamos dar aquí cima á nuestro trabajo, respecto á las tarifas, porque la Comision especial que entiende en el asunto le resolverá con acierto; pero al menos podrá ser útil que la del Congreso de Señores Diputados llamada á informar conozca el pensamiento que preside en las diversas provincias, y por eso aduciremos algunas consideraciones.

En la de Zamora hay artículos que constituyen los elementos principales de su comercio como son: los *cereales* y *harinas*,—el *combustible*—la *sal*,—los *minerales*,—*tierras* y *abonos*,—los *vinos* y *aguardientes* y, teniendo en cuenta los tipos medios que para cada uno de ellos aplican en general las compañías, creemos que sin lastimar sus intereses se pueden hacer aún pequeñas reducciones, y en tal sentido nos permitimos proponer para todos los ferro-carriles españoles las siguientes tarifas:

TRIGOS, HARINAS, CEREALES Y SALVADOS.

PEQUEÑA VELOCIDAD.

Por wagon completo de 8.000 kilogramos, ó pagando por este peso, veinticinco céntimos de real por tonelada y kilómetro.

Cuando las expediciones no alcancen el peso de los 8.000 kilogramos, y el remitente no encuentre ventaja pagando por este peso, se aplicarán los precios de la tarifa general, que debe ser treinta céntimos de real por cada tonelada de 1.000 kilogramos.

CARBON DE PIEDRA, COKE, AGLOMERADOS *etc.*

PEQUEÑA VELOCIDAD.

Por wagon completo de 10.000 kilogramos, pagando por este peso, veinte céntimos de real por tonelada y kilómetro.

Cuando las expediciones no alcancen el peso de los 10.000 kilogramos, y el remitente no encuentre ventaja pagando por este peso, se aplicarán los precios de la tarifa general, que debe ser veinticinco céntimos de real.

SAL COMUN, EN SACOS Ó Á GRANEL.

PEQUEÑA VELOCIDAD.

Por wagon completo de 10.000 kilogramos, ó pagando por este peso, treinta céntimos de real por tonelada y kilómetro.

Cuando las expediciones no alcancen el peso de los 10.000 kilogramos, y el remitente no encuentre ventaja pagando por este peso, se aplicarán los precios de la tarifa general que debe ser treinta y cinco céntimos de real.

MINERALES, TIERRAS Y ABONOS EN SACOS Ó Á GRANEL.

PEQUEÑA VELOCIDAD.

Por wagon completo de 8.000 kilogramos, pagando por este peso, veinte céntimos de real por tonelada y kilómetro.

Cuando las expediciones no alcancen el peso de los 8.000 kilogramos, y el remitente no encuentre ventaja pagando por este peso se aplicarán los precios de la tarifa general que debe ser veintidos céntimos de real.

VINOS ORDINARIOS DEL REINO, AGUARDIENTES Y VINAGRES.

PEQUEÑA VELOCIDAD.

Por wagon completo de 5.000 kilogramos, ó pagando por este peso, veinticinco céntimos de real por tonelada y kilómetro.

Cuando las expediciones no alcancen el peso de los 5.000 kilogramos, y el remitente no encuentre ventaja pagando por este peso, se aplicarán los precios de la tarifa general que debe ser de treinta céntimos de real.

Respecto de las tarifas de gran velocidad creemos que pueden suprimirse, espresando que el precio será el doble que el asignado en la correspondiente tarifa de pequeña velocidad. Y, en cuanto á los plazos de trasporte, tampoco hallamos inconveniente en que se conserven de la manera establecida con tal que se pague *en el acto* una pena por el retraso. Quizás esta medida parezca á las compañías algo severa; pero es el único medio de atenuar los graves perjuicios que al comercio se irrogan; y de esta suerte se avivaria el celo de los empleados, logrando tambien que reclamaciones justas estén sin resolverse al cabo de un período larguísimo. Por este motivo proponemos las siguientes

TARIFAS DE INDEMNIZACION.

GRAN VELOCIDAD.	{ De uno á cinco dias, de retraso, el veinticinco por ciento del precio de trasporte.
	{ Pasando de cinco dias, el cincuenta por ciento idem id.
PEQUEÑA VELOCIDAD.	{ De uno á diez dias de retraso, el veinte por ciento del precio de trasporte.
	{ Pasando de diez dias, el cuarenta por ciento idem id.

Otro de los puntos en que conviene fijar la atencion es en los mal llamados *Boletines de garantía*, porque ocasionan al público daños de consideracion. Es necesario por tanto limitar el derecho que á las compañías concede el artículo 118 del Reglamento de 8 de Julio de 1859; pues escudadas con él pueden los empleados cometer ó mas bien cometen, abusos que habrán experimentado todas los que hayan facturado efectos de cualquiera género.

Es tan importante la cuestion de tarifas que, antes de terminar las consideraciones que sobre ellas hemos hecho, nos permitimos indicar que en la clasificacion de mercaderías se advierten divergencias notables comparando las de varias líneas, y creyendo que en este punto conviene establecer algunas bases, proponemos la siguiente

CLASIFICACION DE MERCANCÍAS.

- 1.ª Clase... {
 - (Objetos de arte.
 - Idem de mucho valor y poco peso.
 - Idem de mucho volúmen y poco peso.
 - Idem cuyo contacto puede perjudicar á los inmediatos, ocupando por lo mismo mayor espacio.
 - Artículos de lujo y tegidos finos.
- 2.ª Clase... {
 - (Artículos ordinarios de consumo, cuyo valor guarde cierta relacion con el peso y volúmen.
- 3.ª Clase... {
 - (Resíduos de fabricacion, embalajes, envases, desperdicios y otras sustancias de poco valor, cuyo aprovechamiento depende en general de la economia en el precio de trasporte.

SERVICIO DE ESPLOTACION.

Despues de lo manifestado sobre las tarifas, debemos ocuparnos de las faltas que se cometen en el servicio de explotacion; y, sin embargo, es asunto tan espinoso que apenas nos atrevemos á bosquejarle.

Se trata en efecto de denunciar abusos; pero, son de tal índole, que al ponerlos de relieve tememos lastimar á los Centros encargados de la inspeccion y vigilancia de los caminos de hierro; y, son por otra parte tan notorios que se hallan en la conciencia del público, y más de una vez habrán experimentado sus consecuencias los Señores de la Comision del Congreso de los Diputados llamados á informar.

Seríamos injustos si exclusivamente pretendieramos culpar á las empresas, porque mucha responsabilidad alcanza tambien á los viajeros que utilizan las líneas; pues unas veces destrazan ó manchan los carruajes, y otras cometen actos que, por no darles su verdadero nombre, diremos que constituyen defectos de educacion, y contra ellos las leyes pueden poco.

Pero, si el público se olvida alguna vez de sus deberes, es más sensible todavia consignar que muchos empleados de las empresas faltan casi siempre, como si delinquieran por sistema, pues sin entrar en un análisis detallado basta examinar en conjunto el servicio de las estaciones.

En las cabezas de línea, que puede el viajero pasar desde luego á ocupar su asiento no tienen las salas de descanso una gran importancia, pero en las estaciones intermedias, y especialmente en las de empalme, donde es necesario detenerse mucho tiempo, no se guardan al público las consideraciones que de justicia le corresponden.

En invierno, á las altas horas de la noche, y cuando se deja sentir el rigor del frio, se apea un viajero, una señora quizá enferma, una madre con tiernos niños, y dejando el carruaje donde disfrutaba una regular temperatura, busca con afán las salas de descanso, que ningun empleado trata de mostrar. Si al cabo de investigaciones prolijas llega á ellas es para entrar en una habitacion mal acondicionada, y cuyos asientos sirven de lecho á personas que no les deben ocupar.

En vano es que el viajero se queje, porque suele ser objeto de dicterios ó palabras inconvenientes; y no puede solicitar el auxilio de los empleados subalternos, porque no es la urbanidad su carácter distintivo; ni tampoco debe esperar que le ampare el Jefe de la dependencia, porque no es fácil que aprecie las privaciones ajenas el que no las sufre.

Resulta pues que el viajero comete desmanes, creyendo sin duda equivocadamente que á ello le autoriza el pago del asiento; y más punibles son todavia los defectos en que incurren las empresas ó sus empleados; de manera que debemos examinar si esos males, y otros que mas adelante indicaremos, son susceptibles de correccion.

Si las leyes por sí solas bastaran para impedir los delitos seria ciertamente nuestro pais un modelo de perfecciones; porque en todos los ramos de la administracion se han dictado mu-

chas y atinadas, y acaso el de ferro-carriles es uno de los que más se distinguen por los sabios preceptos que se han publicado; pero al propio tiempo es preciso conocer que con suma facilidad se infringen, y que otros caen en desuso porque no se imponen con el debido rigor las penas en que incurren los delincuentes.

La ley de 14 de Noviembre de 1855 sobre policía de ferro-carriles y el Real decreto de 8 de Julio de 1859 aprobando el Reglamento para la ejecución de la ley, son tipos acabados, porque todo está previsto, y quizás no se denuncie un defecto que no encuentre allí el oportuno correctivo; así es que creemos casi inútil rogar á la Comisión del Congreso que interponga su poderoso valimiento para que las Cortes dicten nuevas medidas, pues lo único que suplicamos encarecidamente es que por quien corresponda, por los que tienen obligación de hacer cumplir los reglamentos, se vigile su estricta observancia, y si fuese necesario introducir algunas correcciones que se lleven desde luego á cabo.

Triste es, no podemos ocultarlo, que el público se queje, y sin embargo la mayor parte de los que acuden á las estaciones (aunque en los sitios de costumbre se halla de manifiesto el citado Reglamento de 8 de Julio de 1859) no le han leído jamás y es imposible por tanto que conozcan las obligaciones que les incumben, ni los derechos que asisten al público, ni la manera de formular las reclamaciones.

Así es que, tratándose de un servicio importantísimo que interesa á todas las localidades, y aun á los pueblos mas pequeños, creemos indispensable que se haga por el Gobierno una edición especial de la ley de policía de ferro-carriles y Reglamento para su ejecución (con las variantes que se hayan introducido ó se juzgue preciso introducir) remitiendo ejemplares á los Alcaldes respectivos, á las Juntas de Agricultura, y á cuantas corporaciones intervengan de un modo mas ó menos directo en lo concerniente al servicio de los ferro-carriles.

No se crea sin embargo que al espresarnos de este modo queremos tender un velo sobre faltas gravísimas que las empresas cometen, porque es un hecho por desgracia harto notorio que, aparte de las molestias impuestas al viajero, tiene que sufrir á menudo daños de consideración en su equipaje. Cuando no se extravía, le destrozan á fuerza de golpes; y, si no pareciera ofensiva la frase, aun pudieramos emplear otra para calificar ciertos perjuicios que habrán experimentado en mas de una ocasión, todos los que hayan viajado por ferro-carriles, ó hayan tenido que trasportar mercaderías.

Pero, si las palabras que nosotros estampáramos se habian de considerar dictadas por la pasión, es un deber que nos hagamos cargo de las que con mayor autoridad se han consignado en documentos oficiales porque el Estado es un ente moral que nunca infiere ofensas: cree, lo que ve y toca con claridad; aquello sobre lo que tiene pruebas patente y valederas.

En la Real orden de 19 de Agosto de 1865 dice el Sr. Ministro de Fomento que repitiéndose con frecuencia en los ferro-carriles las *sustracciones* de equipajes, hay que adoptar varias disposiciones que enumera; de suerte que oficialmente, y en un documento solemne, se reconoce no tan solo la desaparición de algun objeto ó prenda, sino las *sustracciones* de equipajes. Que digan pues las empresas si una confesion tan severa puede servir para aumentar en las líneas el movimiento de viajeros.

En la Real orden del Ministerio de Hacienda fecha 12 de Setiembre de 1866, y á consecuencia de un expediente que se instruyó, fué preciso marcar las penas en que incurren las empresas siempre que falte ó se halle roto el precinto de las mercancías.

Digan pues igualmente las empresas si con expedientes de esa índole es posible que se desarrolle el tráfico y circulación de mercancías.

Por lo menos hay que admitir que muchos empleados no llenan sus deberes y esto no lo decimos tampoco nosotros, sino que está reconocido por la Superioridad. En efecto: la Dirección general de Obras públicas pasó en 22 de Octubre de 1864 una comunicación al Presidente del Consejo de Administración de la Compañía de los ferro-carriles del Norte y en ella se leen las frases siguientes: *Las irregularidades del servicio de esa línea han llegado á ser tan frecuentes que se repiten diariamente las quejas de los viajeros, del público y hasta de la prensa, y muchas pudieran evitarse poniendo las compañías mas celo en la elección de los empleados subalternos, mas esmero en la conservación del material, mayor vigilancia y asiduidad por parte de sus empleados encargados de la Inspección de sus varios ramos.*

Todo comentario es inútil: las palabras copiadas son harto significativas: el Congreso de los Señores Diputados las pesará en la balanza de su justicia.

El mal sin embargo no se remedió y por eso en 19 de Agosto de 1865, se dictó una Real orden disponiendo que los Gobernadores de las provincias hagan insertar en los periódicos oficiales las quejas que se produzcan (por conducto de los funcionarios de las Inspecciones) de las faltas que se cometan en el servicio de trasportes por los ferro-carriles.

Tampoco se adelantó nada y continuaron las reclamaciones del público, siendo preciso publicar otra orden en 24 de Agosto de 1871. En ella se dice que son varias las quejas cometidas en los diferentes servicios que prestan los caminos de hierro; y así como el Gobierno está dispuesto á escudar á las compañías contra las exigencias de aquellos que pretenden llevar sus derechos mas allá de los límites regulares, tambien es su propósito procurar que las mismas empresas observen las ineludibles obligaciones que contrajeron; y al efecto entre otras cosas

se ordenó que las Inspecciones ejerciten *una prudente* pero constante vigilancia sobre todos aquellos actos que afecten al servicio público.

Ahora bien, á pesar de las muchas disposiciones citadas, solo son una exigua parte de lo que se ha legislado; y sin embargo no se han obtenido los fines que se apetecían, de suerte que es preciso admitir; ó que en España son inaplicables las leyes de ferro-carriles, á que algunas entrañan un vicio esencial. Lejos de nosotros la idea de aceptar en absoluto el primer término del dilema, trataremos de demostrar que no es del todo inesacto el segundo.

Organizadas las Inspecciones, á que se refiere el Reglamento de policia, se publicó en 8 de Marzo de 1861 la instruccion para cumplir el Real decreto de 9 de Enero del mismo año, y en el artículo 84 se previene que todos los empleados de la Inspeccion administrativa y mercantil *se abstendrán de dar por sí órdenes* á ninguno de los de las compañías limitándose solo á hacerles notar las faltas que observen.

Con tal sistema pues es evidente que los resultados serán funestísimos, porque el Estado, que debe mandar con justicia sí, pero con energía, recomienda unas veces que se ejerza tan solo *prudente vigilancia*, y otras prohíbe que sus empleados *den órdenes* á los de las empresas; de manera que careciendo los Inspectores de fuerza moral, no se harán nunca obedecer.

Pero; tal vez, por ser achaque harto comun en nuestro pais el variar con frecuencia las leyes, ó porque tenia imperfecciones el servicio de Inspeccion general del Estado sobre los ferro-carriles, se reorganizó por Decreto de 19 de Enero de 1872, y en la exposicion se dice que se redactará un Reglamento estableciendo las reglas á que han de sujetarse los Jefes en el despacho de los asuntos para que haya concierto *sin confusion*, independencia relativa *sin anarquia*.

¡Quizás el Sr. Ministro temiera que iba á resultar *confusion* y *anarquia*! ¡Quizás las Inspecciones lejos de mejorar habrán empeorado! Nosotros nos abstenemos de aventurar juicios: las Cortes con mayor ilustracion pronunciarán su fallo.

Permítase no obstante que antes de concluir hagamos otra indicacion.

El Reglamento de policia exige en su art. 2.º que la parte administrativa y mercantil se confie á funcionarios elegidos por el Ministerio de Fomento, *entre los mas aptos de la Administracion*. En la exposicion del decreto citado de 19 de Enero de 1872 se dice tambien, que el Reglamento señalará las cualidades y estudios que han de requerirse para ingresar en el cuerpo pericial administrativo, que al mismo tiempo que darán mayor competencia á los interesados, les proporcionarán la ventaja de no ser removidos de sus destinos sino por faltas graves en los mismos cometidas. Y, para respetar los derechos adquiridos, ordena el art. 13 que los empleados de las Inspecciones administrativas y mercantiles tendrán el término de un año, desde la publicacion del Reglamento para acreditar previo exámen las cualidades y conocimientos necesarios.

Nobles ciertamente, son los propósitos que revelan estas disposiciones; y, como el Estado y las empresas se hallan por igual interesadas en que solo sirvan destinos los que sepan llenar sus deberes, rogamus encarecidamente que en este punto como en todos se averigüe si se ha cumplido la ley, sin permitir trasgresiones de ninguna clase, pues antes que atenuar sus preceptos conviene robustecerlos.

Hemos llegado al final de nuestro trabajo, que es mas estenso de lo que hubieramos querido, por ser muchas é importantes las cuestiones que hemos tenido que tratar; y si en el desempeño no hemos procedido con acierto, nos recomendamos de nuevo a la indulgencia de la Junta.—Eduardo Perez.—Manuel Conde.—Federico Requejo.—Anastasio de la Cuesta.—Pedro Fernandez.—Sergio García.—Bernardo Alonso.—Mateo de Horna.—Pantaleon Gutierrez Fernandez, vocal ponente.

Leído el anterior informe fué aprobado unánimemente por la Junta de Agricultura, Industria y Comercio, en sesion celebrada en Zamora el dia 12 de Mayo de 1877.

P. A. D. L. J.

El Ingeniero Secretario,
Federico Requejo Avedillo.

EL GOBERNADOR INTERINO,
Ramon de Luelmo.



